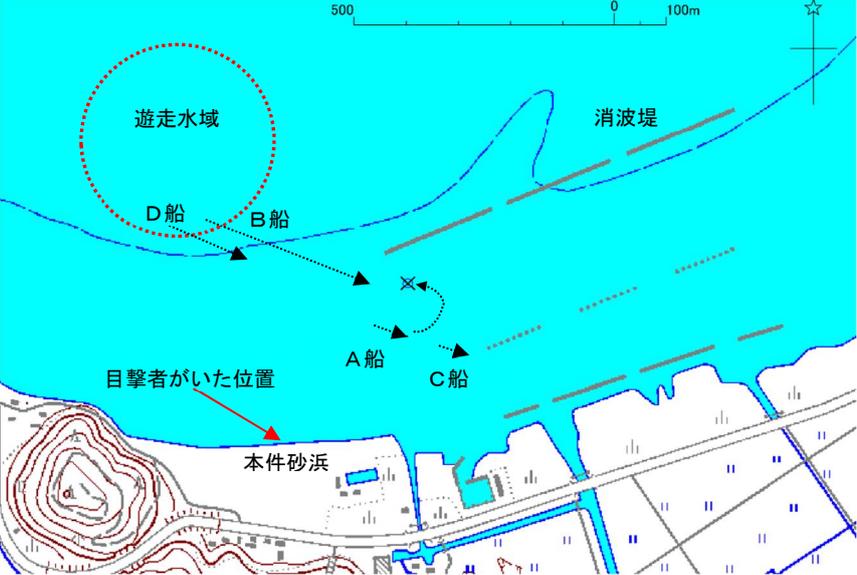


船舶事故調査報告書

令和6年4月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年9月3日 12時39分ごろ
発生場所	滋賀県近江八幡市 ^{おうみはちまん} 牧水泳場北東方沖（琵琶湖南東部） 岡山二等三角点から真方位027°440m付近 （概位 北緯35°08.7′ 東経136°02.9）
事故の概要	水上オートバイイニオンは、西進中、また、水上オートバイ ^{リバイヤサン} Leviathanは、東進中、両船が衝突した。 イニオンは、船長が死亡し、左舷船首部に割損等を生じ、また、Leviathanは、左舷船首部船底に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年9月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 水上オートバイ イニオン、0.2トン 253-36578滋賀、個人所有 2.99m (Lr) × 1.22m × 0.60m、FRP ガソリン機関、193.00kW、令和5年4月 B 水上オートバイ Leviathan、0.1トン 253-34077滋賀、個人所有 2.66m (Lr) × 1.07m × 0.40m、FRP ガソリン機関、112.00kW、平成28年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 56歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和5年4月7日 免許証交付日 令和5年4月7日 （令和10年4月6日まで有効） B 船長B 44歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年10月19日 免許証交付日 令和2年1月20日 （令和7年10月18日まで有効）
死傷者等	A 死亡 1人（船長A） B なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部に割損及び操縦ハンドルに曲損等 B 左舷船首部船底に擦過傷</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 水象：波高 約0.3m、水温 約29.0℃</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、令和5年9月3日12時00分ごろ牧水泳場の砂浜（以下「本件砂浜」という。）をB船ほか3隻の水上オートバイと共に出発し、本件砂浜の北方沖約500mの水域（以下「遊走水域」という。）で遊走を始めた。</p> <p>船長Aの知人（以下「目撃者」という。）は、本件砂浜で友人が操縦する3人乗りの水上オートバイ（以下「C船」という。）が本件砂浜の北東方沖で遊走しているのを見ていたところ、A船がC船を追走して東南東進しているところを見た。</p> <p>目撃者は、その後、遊走水域から南東進するB船とその後方のもう1隻の水上オートバイ（以下「D船」という。）を見ていたところ、12時39分ごろ、A船がC船の追走をやめて左にUターンして西進となった直後、A船とB船とが衝突して、B船がA船を乗り越えていくように見えた。（図1参照）</p>  <p>図1 目撃者が見た状況 ※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、遊走水域で遊走していた際、船長Bが、消波堤東端南方に2人乗りの水上オートバイ（以下「E船」という。）を認め、E船がいる場所付近に向かおうと思って南東進し、消波堤西端付近で左転を始めた。</p> <p>船長Bは、約50km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で緩やかに左転して東進中、左舷後方を約2～3秒間見て、D船がB船から離れていることを確認して振り返った際、船首方約5mにA船を認め、右にハンドルを切ったが、B船の左舷船首部船底とA船の左舷船首部と</p>

が衝突した後、湖面に投げ出された。(図2参照)

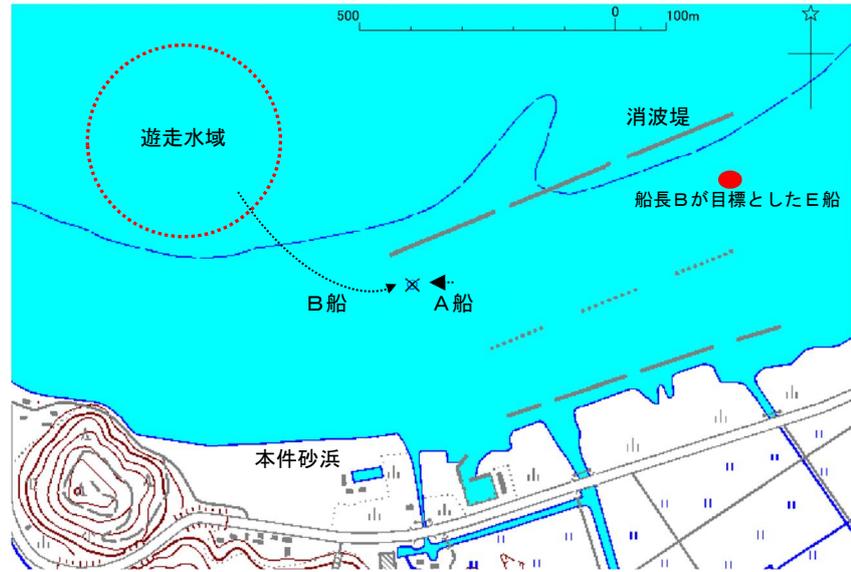


図2 船長Bが見た状況

※国土地理院Webサイト地図を加工して制作

船長Bは、落水後、北北東方約20mに停船しているA船を認め、A船の方に泳いでいたところ、A船の船首方に上半身が浮いた状態で意識が朦朧^{もうろう}としている船長Aを発見し、A船の船尾部に上がって船長Aの身体が沈まないように掴み、本件砂浜^{つか}に向かって大声で救援を求めた。

A船を保管しているマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）代表者は、本件砂浜で大きな音を聞いた知人から事故が起きたようだと言き、自身の水上オートバイに知人を乗せて本事故現場に向かったところ、A船及びその船尾部で船長Aの身体を掴んでいた船長Bを認めた。

本件マリーナ代表者は、知人が船尾部で船長Bから引き受けた船長Aを掴んだ状態のA船をえい航して本件砂浜に向かい、本件砂浜にいた別の知人に救急車を呼ぶように依頼した。

船長Aは、救急車で病院に搬送され、14時17分ごろ死亡が確認された後、直接死因が多発肋骨骨折による左肺挫滅と検案されたほか、脾臓破裂及び心臓挫傷の所見が認められた。

船長Bは、救援に来た本件マリーナ代表者の知人に船長Aを引き渡した後、泳いでB船に戻り、B船を操縦して本件砂浜に戻った。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)

その他の事項

本事故発生当日、本件マリーナにA船を保管していた船長Aほか約10隻の水上オートバイの乗船者及びその友人等は、本件砂浜に集まってバーベキューや遊走を行っていて、船長Bも友人が本件マリーナに水上オートバイを保管していたので、集まりに参加していた。

	<p>船長Aは、ラッシュガード、救命胴衣及びフェイスマスクを着用していた。</p> <p>本件マリーナ代表者は、船長Aの水上オートバイの操船経験が約2年と聞いていて、船長AがA船を令和5年4月に購入して7月から毎週末操船していたのを見て操船に不安は感じていなかったが、船長Aと遊走した際、急に進路変更するなど、操船に集中して周囲が余り見えていないときがあるように感じていた。また、船長Aが風、虫、水しぶきを防ぐ目的でフェイスマスクを常に着用しているのを知っていて、操船はしやすくなるが、視野は少し狭くなると思っていた。</p> <p>目撃者は、C船の追走をやめたA船が、B船の進行方向にUターンしたので、船長Bの視野に急に現れたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、特殊小型船舶操縦士の免許を取得後、5月から10月に掛けて月に1回程度、琵琶湖で水上オートバイに乗って遊走していた。</p> <p>船長Bは、遊走水域から南東進を始める際、E船のみを認めていて、自身が左舷後方を確認している時に、A船がB船の進路上に航行してきたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ラッシュガード及び救命胴衣を着用していた。 (写真3 船長Aが着用していたフェイスマスク 参照)</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、本件砂浜の北東方沖においてC船を追走して東南東進中、船長Aが、追走をやめて左にUターンして西進したことから、東進中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、フェイスマスクを着用していたことから、視野が狭まり、旋回先のB船を確認することができなかつた可能性があると考えられるが、船長Aが本事故で死亡しており、船長Aの視認状況については明らかにすることができなかつた。</p> <p>B船は、本件砂浜の北東方沖を約50km/hの速力で緩やかに左転して東進中、船長Bが、E船のみを認めていて、B船を追走してくる他船がいなくどうか確認しようと約2～3秒間左舷後方を振り返った状態で同じ進路及び速力で航行したことから、右舷船首方からB船の進路上に旋回してきたA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本件砂浜の北東方沖において、A船がC船を追走して東南東進中、B船が約50km/hの速力で緩やかに左転して東進中、船長Aが、追走をやめて左にUターンして西進し、また、船長Bが、E船</p>

	<p>のみを認めていて、B船を追走してくる他船がないかどうか確認しようと約2～3秒間左舷後方を振り返った状態で同じ進路及び速力で航行したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水上オートバイの船長は、遊走中、常に周囲の他船の状況を確認して航行すること。 ・水上オートバイの船長は、フェイスマスク等、視野が狭まるものを着用する場合、左右や後方をよく見渡して周囲の状況を確認すること。 ・水上オートバイの船長は、後方を確認する際、あらかじめ前方や左右方向に衝突のおそれがある船舶等がないことを確認すること。 ・水上オートバイの船長は、複数の水上オートバイと遊走する場合、急な進路変更を避け、安全な速力で航行すること。

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作

写真1 A船



写真2 B船



写真3 船長Aが着用していたフェイスマスク

